

第6回富山県地域交通戦略会議 議事録

日 時： 令和5年12月25日（月） 14：30～16：20

場 所： ANAクラウンプラザホテル富山3階 鳳

出席者： 委員名簿のとおり

1 開会

2 挨拶

●新田知事

今年も最後の週に入りました、何かとお忙しいところ存じますが、石井会長はじめ皆様方には、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

前回8月の全体会議では、関係者間の役割分担・責任分担について議論いただき、地域交通サービスは「公共サービス」であり、これまでは自治体や県民の役割は事業者への側面支援であったところ、自らの地域に対する「投資」・「参画」へと考え方を変えていく予定だということところです。

現在、県内のローカル線であるJR城端線・氷見線について、6月に再構築に向けた検討会も並行して議論しております。これは沿線の市町村あるいは交通事業者とともに進めている会議ですが、この中でも、この投資・参画という考え方を踏まえて、実施計画を策定いたしました。先週の12月22日に国交省に申請をしたところですが、国からも先進的、意欲的な取組みと受けとめていただいているところです。

県民のウェルビーイングの向上のために、また新しい社会経済システムをつくっていくために、持続可能な公共交通の確保というのは大変重要なポイントだと考えております。そのグランドデザインを描くこの会議は、やはり大きな意味を持つものと思っております。

戦略会議を立ち上げてから約1年半が経ちました。部会を含めると本日で25回、議論を積み重ねて参りまして、いよいよ計画策定は大詰めを迎えています。本日は素案の取りまとめについてお願いしたいと思っております。

3 議事

(1) 富山県地域交通戦略（素案）について

(2) 質疑応答・意見交換

●石井会長

会長を仰せつかっております石井晴夫と申します。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

皆様ご存知のように、先般、令和6年度の予算案が閣議決定をされました。年明けの通常国会で本格的な審議が始まると同時に令和5年度二次補正も決まり、国土強靱化の重要性、全国の地域インフラの支援について、改めて明記をされております。これに基づき、どのような形でこの地域社会を守っていくのか、議論だけでなく具体的な施策が展開されると思っております。

先ほど新田知事からお話があったように、城端線・氷見線の移管のあり方をはじめ、富山県が全国に先駆けて様々な新機軸を打ち出してきています。その中で、今回の第6回富山県地域交通戦略会議が開催されることは大変意義深いと思っており、本会議は全国から注目されております。モデルケースになる極めて重要な計画と施策であるため、是非委員の皆様には引き続き格別のご支援ご協力を賜りながら、この素晴らしい計画をつくり、様々な予算、制度に載せ、次年度に向けた具体的な展開として進めていただければと思っております。

本日は限られた時間でございますが、どうぞよろしくお願い申し上げます。それでは着座にて議事進行を進めさせていただきます。

これまで富山県地域交通戦略会議や各部会で、欧州における「持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）」の策定プロセスを参考にしまして、バックキャスト型で議論を進めて参りました。昨年度は「地域交通ネットワークの目指すべき姿」などを整理させていただきました。また前回8月の全体会議では、関係者間の役割分担・責任分担として、1番目は地域交通サービスを「公共サービス」と位置づけること、2番目は、地域の活力・魅力の向上のために必要とするサービスの実現は、地域の当事者である自治体・県民による投資・参画によって目指すことなどを整理しました。

そしてこれらを受け、本日は11月に開催しました各部会の議論などを踏まえ、富山県地域交通戦略の素案のとりまとめに向けた議論をしたいと存じます。

それでは議論に入る前に、まず事務局より、素案の概要、施策案等につきまして一括してご説明をお願い申し上げます。

●事務局

(資料1、資料2、資料3、資料4に沿って説明)

●石井会長

ただいま事務局より、これまでの会議や部会での議論等を踏まえました富山県地域交通戦略の素案が示されました。資料1の概要の通り、計画の基本的な方針・考え方、計画の目標、地域交通ネットワークの目指すべき姿、関係者の役割分担等々、昨年6月の会議設置以降、この会議や部会で議論してきました戦略の主要な議題、そして内容、構成要素等が盛り込まれております。また11月の各部会の議論等を踏まえた計画に位置付けられる施策案や、計画の全体目標に対する目標値の設定についても案が示されております。

本日は、この富山県地域交通戦略の素案につきまして、本会議として了承するかど

うか、皆様のご意見を伺いたいと考えております。

これまでの皆様からいただきました貴重なご意見が反映されているかをご確認いただき、素案にご賛同いただけるか、ご意見をいただければ大変ありがたいと思っております。時間の都合もあるため、私の方から指名ささせていただく委員の方から順にご意見を賜りたいと思っております。なお、時間内にできる限り多くの委員の皆様からご意見ご発言をいただきたいため、ご発言については、1人おおよそ3分程度でお願いできれば、大変ありがたいと思っております。

それでは、鉄軌道サービス部会の部会長であります関西大学の宇都宮委員からお願いできますでしょうか。

●宇都宮委員

鉄軌道サービス部会の部会長であります関西大学の宇都宮でございます。

私からは3点ほどに絞りたいと思っております。まず大きな1点としては我々の部会で申し上げてきた、公共交通は「公共サービス」であり、そこに対して実施すべきことは「投資」であり、住民も含めた「参画」により前に進むのだということが明確に書かれているということです。その意味で非常に大きな一歩となる戦略かと思ひ、全面的に賛成をしたいと思っております。

少しその点について申し上げます。「公共サービスである」という言い方ですが、漠然と聞くとそうかと思われるかもしれませんが、現在の日本の公共交通は「公共サービス」という言い方は一切しておりません。なぜならば、あくまでビジネスであるからです。道路工事は公共投資ですけれども、鉄道、バスに対しては公共投資とは言いません。それを、ある意味で明確に「公共サービス」と言ったという意味では、極めてパイオニア的な戦略であり、日本のこれまでのやり方を大きく変えていく一歩を富山が発信したということをもまず申し上げておく必要があると思っております。

公共サービスである以上、当然住民がそれを受けとめる必要があるわけですが、今回案が出た目標値について、基本的に賛成です。特に悩ましかったのはこのウェルビーイングをどのように測るかということで、今回満足度のデータを出されています。非常に悩まれたと思っておりますが、定性的に思われるデータを着実にチェックし、実施する。場合によっては、これがどのような数字になるか恐らく皆さんは予想つかないと思っております。ともするとこの手の計画では、避けたがる傾向があるわけですが、定性的な議論をいかに数値化して、我々の目標を立てていくかも非常に重要であり、従来にない計画を出したことについて評価し、富山が日本に誇れることだと思っております。

各論になりますが、資料3では「教育・子育てを支える県内の通学定期券の料金差について、地域の実情も踏まえながら今後のあり方について検討する。」という書き方になっています。先の全体会議で私が申し上げましたが、現状日本の教育に係る、いわゆる通学定期の割引等は本来教育のための施策でもあるに関わらず、基本的に事業者が通勤定期以上の割引をすべて負担しています。言い換えるとそれは、事業者の負担は、鉄道やバスに乗っている利用者の負担であって、車を運転していると負担を

してないことになり、負担の不公平が発生しています。

地域の教育水準が上がるような、地域全体がその受益を受けるものに対して、負担しているのが公共交通の利用者に限られています。この受益と負担のアンバランスは、経済学上も長く議論されてきました。ところが日本ではその議論が無視されてきたわけですが、ここに切り込んでいます。単に差と書いていますが、教育は社会が支えるものであることを一歩踏み出したという意味でも画期的であり、今後、この富山の方針が日本に広がっていくことを期待したいと思っており、改めて強調しておきたいと思います。

そして鉄軌道に関連しては車両等の投資という話がこの資料3でも書かれていましたが、城端線・氷見線が新しい車両を入れる方向となっています。この辺りの議論が反映されたと私も理解しております。私は今年の8月に開業した宇都宮ライトレールを何回か利用しましたが、既に160人が乗れる大型の車両が急速に導入され、しかも利用者が増えて、今後増便する計画となっています。

そう考えると、本来ライトレールのパイオニアであった富山が、次なる車両が出ないまま、ある意味で昔ながらの車両が走っています。そして実際に乗ると非常に混んでいます。もちろん鉄道車両の更新は、城端線・氷見線においても重要ですが、富山の市内線なども、大型の車両を導入することで、乗務員不足も解消させることができます。そのような投資も含めて考えていただきたいことを、付け加えさせていただこうと思います。

そして「鉄軌道等」とある通り、「バス」なども含めて、当然重要な投資になってきているため、ここでは明記されていませんが、バスについても着実な投資をしていただきたいと思います。

さらに「投資」という意味では、車両も重要ですが、安全かつ快適に運行する上では、新たに鉄軌道の設備更新・改良をしていくことも、踏まえなければならない。これも鉄軌道サービス部会で議論が出たため、あえて追加している理由も付け加えさせていただきたいと思います。

少し発言が長くなりましたが、最初に私がSUMPを示したときにお話しましたが、このような交通計画は極めて地味なものです。SUMPもそれを意識しており、この戦略が確定したフェーズ3では、「SUMPの完成版は地域のコミュニティと共に祝うにふさわしいものだ。ステークホルダー、一般市民、地元のメディアを招いてイベントを開催し最終文章を公に公表しよう。」と書かれています。是非、地味に淡々と公表するのではなく、富山は日本のパイオニアとして出したと、そのような盛り上げを実施していただくとよいと思います。

●石井会長

どうもありがとうございました。

全国、全世界の目を富山に向けられるというところ、大変心強く思いました。ありがとうございました。

それでは同じ鉄軌道サービス部会の富山大学の本田委員、よろしくお願いします。

●本田委員

富山大学の本田でございます。

私も鉄軌道サービス部会で議論をさせていただいてきました。私1回目の会議の時に、富山で車を持たずに生活している話をさせていただいたと思います。本日も五福にある富山大学からこちらにバスで来たのですが、10分ぐらいバスが遅延していましたが、とやまロケーションシステムを使い、安心してこちらまで来られました。市内電車に乗ろうか、バスに乗ろうかと思いながら本日はバスを利用しました。やはり移動の選択肢があることが、大変ありがたいと思っております。

今日は素案をご説明いただき、ありがとうございます。素案については、資料1から資料4ということで、大変わかりやすくまとめてくださっており、これまでの鉄軌道サービス部会や本会議において議論してきた内容が、反映されているものと考えております。前回からよりの確に表現されてブラッシュアップされているようにも思い、私としてはこの素案を全面的に支持したいと考えております。

その上で部会と本会議の議論を振り返りまして、補足的になりますますが少しだけコメントさせていただきたいと思っております。

まず「施策に取り組む際の関係者の役割分担について」と表記があるかと思っております。先ほど宇都宮委員からもお話ありましたように、「公共サービス」「投資」「参画」、これらが重要なキーワードであると申し上げて参りました。圧倒的な車社会の富山県であるため、車と同様に移動の選択肢となり得るような地域公共交通サービスにしていくためには、鉄軌道をはじめとする地域交通が、道路と同じように公共サービスと位置づける必要があると思っております。

そして公共サービスと呼ぶにふさわしいレベルの利便性の高いサービスの実現のためには、県や市町村、交通事業者、県民や沿線企業の方々など、今後積極的に関与すべきだと考えております。すべての関係者の皆さんが、地域交通について自分事として考えて、当事者意識を持ってもらうことが重要だと考えています。そして、将来も自分たちが住み続けたいと思えるように、是非積極的に地域交通に参画すべきではないかと考えています。

まちづくりと連携した地域交通の構築についても、会議の中で何度も繰り返し申し上げて参りました。素案では、駅を中心としたまちづくりや駅の交通結節機能の強化、あるいはまちづくりの拠点となる駅の空間を活用した地域拠点機能の強化、さらには駅を拠点としたまちづくりといった表現が出て参りますけれども、これからの地域交通は、市町村のまちづくりとの連携なしには、施策を進めることができないと思っております。それを踏まえた取組みを重点的に推進していくことは忘れてはならないと思っております。

最後ですが、富山県でも人口減少、少子高齢化が今後ますます加速するものと思っております。各市町村の地域交通はいつまでも現在のままでは続かないため、やはり各自治

体が危機感を持って取り組むべきではないかと思います。その中で今回、県西部地域では城端線・氷見線の再構築を進めることになり大変喜んでいますが、次は必ず県東部地域の鉄軌道サービスについても考える必要があるだろうと思います。そのため、地域の関係者の皆様方にはぜひ自分事として取り組んでいただきたいと思います。以上でございます。

●石井会長

ありがとうございます。大変貴重なご意見を賜りました。

それでは続きまして地域モビリティ部会の部会長であります、富山大学の大西委員、よろしくお願いします。

●大西委員

地域モビリティ部会の部会長させていただきます富山大学の大西です。

今回ご説明いただきました素案に対しては全面的に賛成させていただきたいと思っています。これまで皆さんがおっしゃっていたように「公共サービス」と交通を位置付けて、そして「投資」・「参画」という様々な主体が関わりながら、その参画の形も、その地域をつくっていくことを意識しながら「参画」をして「投資」を行うと、非常にわかりやすいものになると思います。

私たちの部会ですと様々な交通に関して組み合わせるということを考えるところではあります。地域住民、企業、さらにその他の地域組織が支え手となる意識があることがまずは重要だと考えられます。そして地域住民の中で必要なモビリティサービスを考えていくことも必要になってくるところです。これまで誰かにお任せして作られる交通ではなく、住民も作り手側に回っていくことがあり得ることも、この部会では議論になったところです。

また、交通ネットワーク全体として持続可能性が必要です。「公共サービス」と考えると、それが一過性のものではなく、持続可能性がどうしても必要となってくることも、本部会の中では言われてきたところです。この持続可能性のところでは、どこでも言われていることですが、多様な人材を交通で活用していくことが必要になってきます。今交通に関わる労働者を雇いきれないこともあるため、そのような中で多様な人材を活かし公共交通の担い手として活用していくことができるのか、この部分では、これまでの既存の交通事業者だけでは知られないノウハウが他にあるようであれば、積極的に活用し、習得が必要という意見が出てきました。特に女性や若者は交通の中で、参画をしていなかったところがあるため、働き手として交通で働ける仕組みや人材確保の方法なども今後考えてみてはどうかという意見は出ておりました。さらにDXの活用によってより効率的に、それが持続可能性にさらに繋がっていくという意見も出ております。

新型コロナウイルス感染症の拡大の際において考えても、交通はエッセンシャルサービスとして絶対止められないサービスの一つとして、公共サービスであることを非

常に強く意識したと思います。重要性を多くの人たちで認識しながら、みんなで支えていく意識をうまく作ることができる非常に良い素案ができたと感じました。以上となります。

●石井会長

部会で大変様々な観点からご検討いただきまして、ありがとうございました。
続きまして同部会モビリティジャーナリストの楠田委員、よろしくお願いします。

●楠田委員

様々な方の意見が、ぎっしりと凝縮された施策となっており良いと思えました。

1つ、目標の参考として検討いただきたいことがあります。交通弱者の方のセーフティーネットということで、ウェルビーイングの評価の参考として、「免許返納で困っていませんか」「暮らしの移動に困っていませんか」「通学、通勤に困っていませんか」といった県民の皆様の暮らしやお仕事に直結するような質問もアンケートに入れていただければと思っております。

●石井会長

ありがとうございます。大事な点をご指摘いただきました。
続きまして博報堂の畠山委員よろしくお願いします。

●畠山委員

先生方がおっしゃっていただいた通り私自身もこの素案に関して異論はございません。むしろ賛同させていただくとともに、有田課長からありましたが、外部企業として、富山県の中に入って一緒にやらせていただければと思っております。

その上で2つございまして、1つは朝日町や高岡市の実態も含め、この「公共サービス」として考えた住民の参画の話です。皆さんが言われるようにユニークではあるのですが、粘り強く、着実に継続的に考えることは非常に大事だと思っております。住民の参画は一足飛びには行かないため、計画立案も単年度だけではなく、中長期に渡り粘り強く実施して、是非全体の認識合わせを行えば良いと思っております。

もう1つは、目標についてです。目標回数は、住民目線に立った時の利用回数を上げていく、先生方の言葉でいくとロジックモデルというのかもしれませんが。具体的な活動の成果がウェルビーイングに対して、どのようになるかの話を可視化して、共通の目標を自治体、生活者、事業者みんなで持っていくことが大事であると考えています。ここで書かれていることは、全くその通りだと思います。ロジックモデルで何を目指しているかを見える化しつつ、またその部分を、利用回数がどのような影響を及ぼし、どのようなウェルビーイングになったのか、そこが違う場合に見直していくなどと運用していくことが大事だと思います。

●石井会長

貴重なご意見賜りました。

続きましてサービス連携高度化部会部会長の富山国際大学の長尾委員よろしくお願ひします。

●長尾委員

サービス連携高度化部会を担当しております、長尾と申します。

説明がありました素案については他の委員が申しておりますように、私も全面的に賛成したいと思います。

鉄軌道サービス部会において、「公共サービス」として明確に位置付けしていただいたため、サービス連携高度化部会においてもそれを前提において、公共交通サービスの向上をいかに高めていくかという部分において、連携と高度化という視点で4回に渡って議論をして参りました。特に「公共サービス」のいろいろな取組方法に対して、連携先と魅力あるサービスの内容をいかに展開していくのかが最も重要なポイントではないかと思ひます。その中でMaaSという、情報技術を駆使したサービスが具体的に推進しつつあることは、利用者にとって非常に魅力的なものに繋がっていくと思ひます。サービス連携高度化部会においては、今後サービスの魅力をどう向上させていくかということが、今後引き続き課題として考えていく必要があると思ひます。

特に連携を考えると、先ほどからも意見が出ていますが、まちづくり政策、観光政策、モビリティとの連携、情報技術をいかに駆使するか、働き手の問題、教育・福祉関係との関係性も、今後魅力的な要素として検討していかなければいけない点だと思ひます。このように、いろいろな関係部局と、連携する必要があるため、推進にあたっては機関、部局同士の綿密な話し合いや、やり方等を今後さらに検討していく必要があるかと思ひます。

また最近の新聞にも掲載されていましたが、富山県の運転免許の自主返納者が、2019年以降減少傾向にあるなど、県民全体の健康寿命が非常に延伸されてきており、元気な高齢者が非常に増えています。その意味においては、やはり車の利便性というものが、高齢者においても、移動手段としてまだ魅力的なものとして位置付けられているのではないかと思ひます。そのような観点からも考えますと、やはり地域公共交通のサービスの魅力、健康維持や友人と交流など、様々なベネフィットが利用者にはあり、そのような体験をこれからも着実にしてもらえよう仕組、動きを作っていく必要があるのではないかと思ひます。

もう1つは、やはり現在、沿線住民の方が利用されているように、沿線住民の利用者、居住者数を今後どう増加させるか、利用している方の利用頻度をどのように高めるかという課題について、正面から取り組む必要があります。

目標値の設定については、利用者自身がどれだけの満足度を得ているのかという、利用者に絞った目標設定などサービス内容の向上等を図ることも必要だと思ひます。

●石井会長

ありがとうございました。

サービスの連携だけではなく、様々なサービスの連携を踏まえた、高度化をしなければいけないという重要なご指摘をいただきました。ありがとうございました。

それではトヨタモビリティ富山の品川委員よろしく申し上げます。

●品川委員

サービス連携高度化部会委員の富山 my route 推進協議会の品川と申します。

まず素案についてですけれども、これまで数多くの議論を重ね、このような形でまとめていただきましてありがとうございます。全面的に賛成でございます。また目標値につきましても、目標1、2、3ともにチャレンジングでかつ妥当な目標ではないかと思っております。

この目標1、2、3に我々トヨタグループとしてどのように貢献できるかと考えますと、まず、先般の東京モビリティショーにおきましても、トヨタグループとして「Mobility for ALL (移動の可能性を、すべての人に。)」をスローガンに掲げ、また、以前より、自動車メーカーからモビリティカンパニーへという取組みを進めている中で、この目標2のガソリン車の台数を減らすことについてはよりカーボンニュートラル、環境に貢献できる電動車を着実に普及していくということかと思えます。

さらに、それに繋がる公共交通地域交通の利用促進という意味では、長尾先生からお話ありました、資料3の11ページにございますM a a Sの取組み、また、様々な現状の地域交通を補完する役割としてのオンデマンド交通の取組みを進めながら、この地域の移動の活性化、魅力創出、経済の発展につなげて参りたいと思っております。

特にM a a Sアプリ my route につきましても、今年度も4月から現在まで新たに5,000件を超えるダウンロードをいただきまして、現在2万3,500ダウンロードと、県内において計画通り普及をしてきております。また日当たりアクセス数についても、平均200回というところにきており、これは目指すところから見るとまだまだでございますが、着実に利用を促進し、バスロケーションシステムとの連携に加えて路面電車、市内鉄軌道とのロケーション情報も来年3月に連携しまして、より利便性も上がるものと思っております。

また、様々なクーポンやプロモーション、イベントという意味では11月に富山青年会議所と富山市役所と共同で、富山マラソンに合わせて実施された「まちめぐりとやま」というイベントにおいて、企画物のデジタルチケット2,000枚を発売して完売いたしました。そして富山北部高校さんと実施したスタンプラリーも200件近く参加いただき、アンケートを実施したところ、多くのお客様が日頃、公共交通は使わなかったけれども、このような取組み、企画イベントがあると使ってみて、非常に楽しかった、使ってみて、便利だったと言う声もいただいております。

目的地の活性化、目的地を起点とする交通サービスがまさにこのM a a Sの真髓か

と思うため、商業観光の振興という意味で、一步一步であります。地域の商業観光を起点とした交通サービスの充実ということにこのMa a Sアプリを通じて協力させていただければと思っております。

ちなみにデジタルチケットは、富山地方鉄道、あいの風とやま鉄道からのご協力いただきまして、今年度5,600枚の販売という実績となっており、今後ますます機能や利用販売の増大に、知恵を絞って参りたいと思います。

よろしくお願いたします。以上です。

●石井会長

ありがとうございました。各部会の先生のお話を賜りました。

続きまして本県の関係者を代表しまして、商工会議所連合会の庵委員、ご意見賜りたいと思います。よろしくお願いたします。

●庵委員

これまでの討議、大変ご苦労さまでした。

基本理念について私は、非常に賛成していますが、今回の交通戦略自身のすべてにおいて、もしかすると県民の思いと少し離れたといえますか、急に理念が出てきて、納得して、投資・参画といった考え方に理解を得られるのかという点は、少し不安なところがあります。元来、80万台の自動車文化という富山県にあって方向性はわかるが、やはり各自の生活動線が自動車を選ばせているというところが、大いにあると思います。

お子さんを送り、仕事に行き、買い物をして帰ってくる、その生活の中で、適度に公共交通機関を利用することが公共交通機関の存在も守りつつ自分たちの生活を豊かにするということが、県民への強制にならなければよいというのが全体を見ての私の意見です。

また、戦略であるため、財源や、そのようなところは何も触れてないのですが、具体的に計画に載せていくと大変な部分があることを改めて自覚いたしました。

●石井会長

ありがとうございました。大変重要な点をご指摘いただきました。

続きまして富山県高等学校PTA連合会の松山委員お願いたします。

●松山委員

私の方は4点ほどございます。

1点目、資料3の2ページの朝夕の混雑緩和についてです。徒歩、自転車以外の中学生、高校生の多くは公共交通を利用しており、なくてはならないものです。朝夕の混雑緩和に日々努力されていると思いますが引き続きよろしくお願いたしたいと思っております。

2点目、8ページの地域拠点機能の強化では、「地域の生活拠点等としての地域による駅空間の活用の推進」とあります。毎日利用する学生にとっては、駅の待合室や駅周辺の店舗で安心して滞在できるようにできれば、保護者の送迎も減らせるのかと思いました。

3点目、15ページ「サービスの支え手にもなる地域主体の新たなモビリティサービス」というところですが、現在の中学校では教員の働き方改革や、生徒数の減少などにより、部活動の地域移行が進められております。また、高等学校でも同様に今後進むと思います。自分のやりたい部活動するためには、通っている学校より遠い場所で活動しなくてはならないことも出てくるかもしれません。地域によっては公共交通がない場所も想定されます。この場合は保護者の送迎に頼ることになりますが、また新たなモビリティサービス「部活動M a a S」といったものが出てきたら良いと感じました。

4点目、市町村と連携したまちづくりでは、現在高校の授業で、総合的な探求の時間という必修科目がございます。生徒自らが課題を見つけて解決に取り組む授業になります。まちづくりや地域公共交通が抱える課題について取り組むことは地域課題を自分事として捉えて、社会に出ても活躍できるグローバルな人材を育成することにもなるのかと思います。公共交通事業者、地域住民、地元商店など、ぜひ高校もそのスキームに入れていただき、ともに考え、実行に携わらせていただければなと思います。

今回の素案については子を持つ親としてもありますが、子供が卒業したら、ただの地域の人です。地域住民としても賛成、賛同いたします。以上です。

●石井会長

ありがとうございました。

続きまして富山県老人クラブ連合会の麻島委員よろしく申し上げます。

●麻島委員

高齢化社会が急速に進んでおりまして、特に高齢者夫婦だけの世帯、それから一人暮らしの世帯が増加しております。そのような中で、そのような人たちに話を聞いてみますと、社会参加や、趣味を充実させたいなど、いわゆる高齢者なりのウェルビーイングを求めると、まだ車の免許を手放せない方が多いのが現状です。

それでも、長尾委員もおっしゃっていましたが、運転に自信はない、運転はできないという時期は来ます。そのような時に今回の素案を見ますと、従来のバスやタクシーに加えて、オンデマンドの交通などが位置付けられております。

また、高齢者には、駅や車両のバリアフリーはありがたく、これも位置付けられており、加えて料金に関する各自自治体の取組みを横展開に広めていきたいということも位置付けられております。そのような意味から老人クラブ、高齢者から見ても、この素案としては賛成したいと思います。以上です。

●石井会長

ありがとうございます。

それでは続きまして交通事業者さんの方から、あいの風とやま鉄道日吉委員、よろしく申し上げます。

●日吉委員

あいの風とやま鉄道でございます。まずこの素案については賛成でございます。

その中身ですが、公共交通は「公共サービス」であると位置付けていただいたということや、鉄軌道等のサービスレベルの向上に対する投資、まちづくりと連携した駅の機能強化に対する投資といった内容については、部会の中でも議論して、交通事業者の方からの希望も出させていただき、それを盛り込んでいただいているため賛成でございます。

それと城端線・氷見線の当社への引き継ぎの話が出てきているのですが、これらも戦略で議論した成果であろうと思っております。

もう1つは指標です。鉄道、路面電車、バス、タクシーなどを利用して「便利で使いやすい、安全快適に移動できる」と感じるかどうか、という「満足度」を指標にするというのは、基本的にこの計画の中では、地域交通ネットワークの目指すべき姿であり、そして枝葉が着実にでき上がっていけば、当然上がっていくと思うため、満足度を指標にするのは賛成です。

また、交通事業者としても、例えばパターンダイヤやタクトダイヤ、あるいは乗り継ぎやバスとの接続をよくすることを進めて、使いやすい車から、利便性の高い公共交通の方にできるだけシフトしていただく方向性に持っていく努力をしなければいけないことと思います。そのため目標値の設定についても賛成でございます。

●石井会長

ありがとうございます。

続きまして、JR西日本金沢支社の鹿野委員よろしく申し上げます。

●鹿野委員

JR西日本金沢支社の鹿野でございます。平素は弊社事業にご支援賜りまして本当にありがとうございます。

まず今回ご提出いただきました素案につきましては、弊社といたしましても賛成させたいと思います。

交通事業者単独での企業努力のみでは、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現は難しいことを踏まえて、関係者間の役割分担や責任分担の議論につなげていただきました。また今回の計画におきまして、地域交通サービスは「公共サービス」であり、自治体、県民の役割を、事業者への側面支援から、自らの地域に対する「投資」・「参画」へと舵を切ると明記いただいたことにつきまして、非

常に先進的なものであり、交通事業者として心強く大変ありがたく感じているところでございます。

そして、これらの考えにつきまして、計画の策定と並行し、実際の施策の推進に結びつけていることにつきましても、非常に大きなポイントだと考えております。先月末の交通ワンチーム部会でも話題となりました、高齢者向けの高山本線シニアおでかけきっぷなどの施策を推進しております高山本線におきましては、沿線ブラッシュアップ会議において、ブラッシュアップ基本計画に掲げられた施策の実現方策について、議論をさせていただいております。

また、過日開催されました第5回城端線・氷見線再構築検討会におきましては、富山県の強いリーダーシップのもと、本計画の理念を反映した再構築実施計画の取りまとめにまでつなげていただいております、この場をお借りしまして、改めて厚く御礼申し上げます。

弊社といたしましても、ご利用しやすい持続可能な交通体系を地域の皆様とともに推進して参る所存でございますし、引き続きよろしくお願ひしたいと思っております。

また高校生や高齢者と合わせて地域交通のターゲットと言われております、観光客につきましても、来春の北陸新幹線の敦賀開業や、来年秋に予定されておりますデスティネーションキャンペーンなども活用しながら、ご当地にお連れすることで、公共交通の活性化にもつなげて参りたいと考えております。引き続きのご連携、どうぞよろしくお願ひいたします。

●石井会長

来年3月の新幹線敦賀延伸は、全国の皆さんはもとより、海外からの訪日客からも大変話題が沸騰しております。開業に向けて準備の方をどうぞよろしくお願ひします。

それでは続きまして、富山地方鉄道の新庄委員よろしくお願ひします。

●新庄委員

富山地方鉄道でございます。よろしくお願ひします。

これまでの会議において鉄道の線路などの施設を、道路と同じインフラとして、その維持管理に公共としてさらに関わることが必要であり、そのことが、施策にある投資であると申しており、その投資の考え方について少し意見を述べさせていただきたいと思ひます。

資料3の3ページの下段でございますが「持続性、安全性に関わり、乗り心地など快適性の向上にもつながる鉄軌道設備の更新・改良などを進める。」とあります。これはこの戦略会議や他の部会においても取り上げられており、鉄道線路などのインフラをどのように維持していくのか、その大変大きな費用負担のあり方、その基となる関係者間の役割と責任分担の問題と関連して参ります。これほどに課題とされることの整理を曖昧にすると、資料2の53ページにあります、交通事業者の経営の範囲も、それによって大きく異なるため、そこが変われば、特に輸送サービスの提供にも大き

く影響してくると思っております。

ご承知かと思いますが、鉄道線路などの維持管理に対する費用の負担は、弊社では現在特定の一部の補助はございますが、原則自前で、大変大きな費用をかけて行っております。また、それに加えて例えば山間路線における突発的な落石など、水害などの処理復旧には、突如1,000万円を超えるような大きな費用がかかることもございます。

一方で日常の整備にも公費が充当されている民間の鉄道事業者もございますし、そのあり方は様々ですが、弊社につきましても同じ鉄道インフラ維持への公共の果たす役割として、同様に捉えていただきたいと思います。

よって弊社としましては、施策案に記載の鉄軌道設備の更新・改良を進めるとあるのは、持続性、安全性の確保に直接関連する日常の維持管理も含めて、投資の対象であることを明確にさせていただいて、その上で利便性の高い輸送サービスを提供し続けていきたいと思っております。

今後、県東部でも鉄道運営に関する活発な議論が求められておりますが、鉄道インフラをどう維持するのか、その費用負担のあり方、役割と責任分担は、特に重要な論点になると思っております。そのためにも是非、このことをご理解いただきたいと思います。以上です。

●石井会長

ありがとうございました。

資料3の3ページのところで、新庄委員からご指摘をいただいた点について、私も事務局と事前にいろいろ意見交換をしたのですが、「持続性・安全性に関わり、乗り心地など快適性の向上にも繋がる鉄道設備の更新・改良などを進める。」について、乗り心地などは、軌道だけではなく車両においても重要な役割を果たすため、快適性向上は、維持管理も含めた文言であると私は理解しておりますが、そのような書きぶりだけではまだ弱いということでございますか。

●新庄委員

弱いといえば弱いと思いました。大もとの修繕などがあっての更新、改良であり、上積みされるような維持管理だと思っているため、そのようなものも含んでいただきたいと思います。せめて投資に含んでいただいて、その上でいろいろな分担などの議論を行っていただきたいと思いますという思いでございます。

●石井会長

ありがとうございます。

思いは新庄委員と事務局、また私も一緒でございます。この交通戦略を作って、これからさらに施策を進めるといふ、次のステップが求められるため、是非そのような方向で進めていきたいと思っております。よろしく願いいたします。ありがとうご

ざいます。

それでは、富山県交通運輸産業労働組合協議会の石橋委員をお願いします。

●石橋委員

石橋です。私は労働者の代表ということで、参画をさせていただいております。

当初から言っておりました「幹に枝・葉」の公共交通で、最後まで自宅まで完結できるという地域交通戦略の会議・計画であって欲しいと思ってきました。そのことについては、担い手の確保策も含めて、計画の中で入れているため、賛成をしていきたいと思えます。

途中で皆さんにも訴えしたのは、担い手が、これ以上減らないようにしていただきたいということも、お願いをしてきました。特に交通事業者の方々には、引き続きその点をお願いしたいのと、自治体の方には、それに係るいろいろな政策を引き続き実施をしていただきたいという思いがあります。そのことも先ほど言いましたように、担い手の確保、育成をさらに今後の中で進めて拡充してほしいと思っております。そして、その担い手の確保は、私の立場から言わせていただくと、運転士、運転者の確保であっていただきたいと思っております。

先ほど少しありましたが、半分ボランティアのような形で、地域の住民の方がドライバーを担って、移動の手段を支えるというのは本当に大変なことだと思います。そのような中で、そのことをずっと繰り返し実施していただきたいと私もその通り思っております。そのようにできるだけならない方策で、本来はバスやタクシーの事業者の中で、人が確保できれば一番良いという思いであります。

そして、一つ言わせていただきたいのは、先ほどありました、城端線・氷見線の再構築検討会についてです。私は出席をしておらず、わからないままマスコミの報道で知るといふ私たちの感覚からすると、何か拙速な取り決めがあったのではないかという思いもしております。特に、城端線・氷見線で働いている仲間も、自分の生活や将来に対して、この件については不安を持っておられるというのが正直なところでした。ぜひ今後は、将来の不安を払拭していただくような努力も、関係各位にはお願いをしたいと思います。

新幹線が通って、並行在来線のところは、あいの風とやま鉄道に移管したことは、皆さん周知の通りですが、この支線、枝線は、基本的には並行在来線とは異なるため、その点も考慮して、もう少し私たち働く側のウェルビーイングもお願いしたいという点もあわせて、今後、努力いただけたら助かると思っております。

この計画案に対しては、賛成をしていきたいと考えております。以上です。

●石井会長

ありがとうございました。

担い手の皆さんへの配慮、ウェルビーイングの向上が求められており、先ほど説明の中でも、モニタリング等々の話もございました。今後、私たちも情報を収集し、県

民の皆さんの最大の幸福度、満足度を高められるような施策を展開していく責任があることは自覚しています。引き続きご指導よろしく願いいたします。ありがとうございました。

●美濃部委員

富山県において、面積で3割、人口で4割程度を占めている富山市でございますが、同様に地域公共交通の計画を作って参りました。先日、素案をご了承いただき、今後パブリックコメントと進んでいくところでございます。県の方にもご参画いただき、議論してきまして、本市の計画作成のアプローチ方法については、以前からの延長線上ということと、バックキャストの両方を使いながら、これまでやってきたことの評価を踏まえて、何に困っているか、何を実施するかということをもとめてきました。具体的なことが多く、県の計画のように理念が多く書いてあるということはないのですが、県で大きな方向性を示していただいたものと、我々が積み上げてきた施策とおおよそ合致しており、傘を作っていただいて、その中で我々が具体的なものを動かしていくという形ができたのかと思っております。これまでの策定、本当にありがとうございました。以上です。

●石井会長

ありがとうございました。

県と市の連携というところで、さらにこれから重要なところだと理解をしております。引き続きよろしくお願いを申し上げます。

●河村委員

人口減少等、公共交通を取り巻く環境が厳しい状況にある中、公共交通インフラは地域の大切な財産、資産でございまして、その機能を将来にわたり維持し、次世代につないでいくために県民、企業、事業者、そして行政が、連携して一丸となって取り組んでいく必要があると考えております。そうした中で、自治体、県民の役割を「投資」と「参画」と位置付けたことの意義は大きいものと考えており、戦略の素案につきましては基本的に賛同しております。

次に、本日ご説明のありました資料4にあります、目標3の地域交通の満足度の中で、1.25倍という目標値の考え方とし、目標1の県民一人当たりの地域交通利用回数において目標値が基準年比25%増であることと整合ということで設定したと書いてあるのですが、それが論理上正しいのかという気はいたします。長尾先生がおっしゃったように、例えば、「いいえ」の方や「どちらかと言えばいいえ」、あるいは「利用しないのでわからない」という層があるわけですが、例えば利用回数の増加によって「いいえ」、「どちらかと言えばいいえ」、「利用しないのでわからない」、「無回答」がどれだけ減るか、そして利用した人の中で、例えば、安全に移動するというのを感じる人がどれだけいるのかなど、目標設定の考え方を、もう少し具体的に示していた

だく方が、より県民の皆さんにわかりやすいのかと、今日の説明を聞いて感じました。以上でございます。

●小竹委員

まず戦略の方は、大変前向きで良いものと感じております。

以前も申しましたけれど、上市町といたしましては、できるだけ公共交通の利用に取り組んでおり、最近の例について、2つほどご紹介いたします。まず今月の15日になりますが、地鉄高速バスの東京便が、上市スマートインターの中の停留所を発着していただけることになり、それを記念した形でバスの後部にラッピングをさせていただきました。

また、上市町の中に新相ノ木駅という駅があるのですが、今年20日に開業10周年の記念イベントを開催し、記念切手の発売をさせていただいたところ好評でございます。このようなことで町としては、公共交通の利用促進に、続けて取り組んできているところであります。

その中で気になった点というところで、2つ申し上げさせていただきます。

1点目、資料3の6ページに通学定期の負担の話が出ていていると思います。この考え方として一定程度わかるのですが、ただ上市町において考えると、小さい自治体ですから、どこまで対応できるか正直心配なところがあります。このような話を進めていかれるようでしたら、これまで通り鉄道事業者さんもそうですが、ぜひ県の方も積極的に関わっていただいて、今後の検討を進めていただけたらと感じております。

もう1点、今日のお話の中でもいくつかありましたが、県東部の方の公共交通の再構築の話も出てきていると思います。ただ、もともと問題意識はあったところですが、それぞれの自治体ごとに実情や課題が違っているように感じており、簡単には進まないのではないかと考えております。本町で言うと、まず、地鉄さんがどのように考えておられるかが一番大事かと思いますが、これも自治体だけということではなく、県の方も議論には関わっていただけたらと期待をしております。以上でございます。

●白砂委員

国土交通省北陸信越運輸局交通政策部の白砂と申します。

本日、事務局の方からお示しいただいた富山県地域交通戦略につきましては、賛成をいたします。国といたしましても、こちらの地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画ということで、私どもの支援の関係にも基礎的な部分で大事な計画になっていると認識しているため、要件的な部分等をしっかり確認をさせていただいております。

国としても、やる気があって頑張っていて地域の交通を何とかしていこうと思っているところについては、応援をしていきたいと思っておりますし、その際には、そのやる気や頑張りの部分が、きちんとしているのか、実現性、地域の中でどういった進み具合なのかをしっかりと見極めて、いろいろな支援のタイミング、妥当性を判断していき

たいと思います。そのような部分を見極めていく上で、とても大事な計画になると認識しております。

そのような意味でも県が、全県を対象にこのような計画を策定するというのは、本当に大きな意味があると思っているため、こちらの素案については賛成をいたしたいと思います。

今後、計画を作って終わりというわけではなく、これからどのようにそれぞれの地域に落とし込んでいくかが重要になってくると思いますし、各市町村のほぼすべてが、地域交通計画、公共交通の計画が策定済みの中で、それを進めていくときに、一緒になって取り組んでいくことも大事になってくると思います。そのため、各市町村の会議の方には、富山運輸支局の職員、また運輸局の交通企画課長や交通企画課の職員もメンバーになっているため、一緒に参加させていただきながら、また取り組んで参りたいと思います。

本会議に参加し、富山県としての様々なお考えを聞き、「予算の総動員」という言葉が出てきた際に、とても感動しました。どうしても行政側は、縦割りの過去からのいろいろな施策のやり方や予算配分があり、横連携の調整も相当大変であったと思います。しかし、このような皆様がお集まりになる会議の席で、予算の総動員という言葉を出すことができるのは素晴らしいと思い、とても感動したところでございます。

今後ともよろしくお願ひしたいと思ひます。

●石井会長

大変心強いお言葉をいただきまして、本当にありがとうございました。

それでは時間の関係もあるため、これまでの委員の皆様のご意見等々を受けまして事務局の方から何かございますか。

●事務局

事務局でございます。

計画の内容についてのご意見と計画策定後についてのご意見、2種類あったと思います。

計画の内容についてのご意見としては、楠田委員から、目標3の目標値の関連で、参考として、県民の皆さんが移動面で不安を抱えているか、困りごとがないかどうかといった調査も併せて実施して欲しいといったご意見をいただきました。この点に関しては、昨年度、令和4年度から、ウェルビーイング県民意識調査というのを全県的に実施しており、この中で富山県での暮らし、移動面での不安はないかどうかというのを県民に幅広く調査をかけております。このようなデータも、すでに毎年度、蓄積されていくことになるため、モニタリングの実施にあたっては、このようなデータも活用させていただいて、モニタリングの精度を上げていきたいと考えております。

もう1つ、新庄委員から、資料3の3ページの部分についてご意見をいただきました。「持続性・安全性に関わり、乗り心地など快適性の向上にもつながる鉄軌道設備の

更新・改良などを進める」ということで、日常的な維持管理についても、その重要性についてのご意見ということで受けとめております。本計画のこの部分につきましては、タイトルにもあります通り「鉄軌道等のサービスレベルの向上に対する投資」ということで、この乗り心地や快適性の向上にも繋がる鉄軌道設備の更新、改良といった書き方をさせていただいたところでございます。ただ、この前提としては、当然安全というものが大事で、日常維持が不可欠ということは認識をしており、新庄委員からいただいた日常的管理の部分については、計画を作りまして、その施策の実施の中でしっかり関係者の皆さんと話して適切な対応をとって参りたいと考えております。以上でございます。

●石井会長

ありがとうございました。

まだまだ委員の皆様から多くのご意見、ご提案等があると思いますが、予定しておりました時間が迫ってきたため、意見交換の方はこれで終了させていただきたいと思っております。委員の皆様には貴重なご意見等々いただきまして本当にありがとうございました。

各委員の皆様のご意見をお伺いしましたところ、戦略の素案につきましては、大きな反対や、ご意見等はなかったと思います。したがって、本会議としましては、本素案を了承するとともに、今後、体裁等のチェックをした上で、速やかにパブリックコメントをかけまして、県民の皆様のご意見をお聞きし、最終案に向けて、ブラッシュアップをして参りたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

(委員から異議なし)

ありがとうございます。それでは、戦略の素案については、会議として了承をさせていただきます。ありがとうございました。今後、パブリックコメントに向けまして、手続きを進めるとともに、次回の全体会議で最終案を提出できるように準備を進めて参ります。事務局におかれましては、手続き等、何卒よろしくお願い申し上げます。

各部会の部会長はじめ、委員の皆様におかれましては、引き続き格別のご指導ご協力を何卒よろしくお願い申し上げます。

それでは、本日の会議は以上でございますが、新田知事、全体を通じてご感想、ご意見等を賜れば幸いです。よろしくお願い申し上げます。

4 閉会

●新田知事

委員の皆様、改めましてありがとうございます。

これまでの24回にわたる各会議また部会での議論の積み重ね、そして本日25回目も長時間にわたり、活発なご意見をいただき本当にありがとうございます。

私事ですが、先週末にバスや路面電車を使って移動しておりました。その際、いろ

いろな方とお会いし、お話しをしますとかなり驚かれました。まずは県知事がバスや電車に乗るのかという驚きがあるのだと思います。加えて、公共交通という選択肢があまりなかったという、そのようなあらわれなのかとも思いました。

まだまだ富山県民は公共交通に乗っていない人が多いという統計があります。そういう意味では伸び代があるわけですが、一方で先ほど庵委員がおっしゃったように、この計画を県民の皆さんに腹落ちするように、丁寧に説明していくこと、また、富山県も先ほど白砂委員がおっしゃったように部局横断的に政策を総動員して進めるということ、そして市町村、あるいは交通事業者さんと連携をし、この計画を実効性のあるものにしていくことが大切だと改めて思いました。

今ほど素案をご了承いただきまして、今後パブコメの準備をし、そして最終的にご承認いただくべく準備を進めて参ります。計画は作って終わるものではありません。委員の皆様方には、最終案を作った上で、引き続き、見守り、また磨き上げていくご協力を引き続きお願いをして、私の感想とさせていただきます。どうもありがとうございます。